



BOLETIM ELETRÔNICO MENSAL DA
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária



**Nosso Boletim marca sua 100ª edição
com muito orgulho**

Atingimos a marca de 100 Boletins Eletrônicos graças ao empenho e dedicação de nosso associado Lourenço Paz.

Os poucos momentos de folga de Lourenço Paz são dedicados ao nosso Boletim Eletrônico e ao Boletim Semestral (impresso) que, para quem não sabe, são produzidos nos Estados Unidos, onde Lourenço trabalha como professor universitário, lecionando na cadeira de Economia. E diretamente de lá, Lourenço também cuida da manutenção do nosso site abpf.com.br.

O Boletim Eletrônico da ABPF é um importante instrumento de divulgação em massa dos trabalhos realizados pela associação e de suas conquistas, sempre atualizado e dirigido a todos os associados, amigos, colaboradores e autoridades com a

missão de promover a cultura e a evolução da preservação ferroviária em nosso país.

Graças ao Boletim Eletrônico a mensagem da ABPF e suas realizações chegam aos quatro cantos do país, sendo visto por muitas autoridades que admiram e respeitam o trabalho por nós realizado nestes quase 34 anos de existência.

Em nome de toda a diretoria da ABPF e dos associados agradecemos a dedicação e o voluntariado de nosso amigo Lourenço Paz, bem como dos associados das regionais que, mensalmente, colaboram com este Boletim divulgando seus trabalhos ou apresentando artigos de interesse histórico.

O Boletim Eletrônico chega ao número 100 cada vez mais recheado de realizações e, ainda este ano, ele estará comemorando seus 10 anos de existência.

Motivo de muito orgulho para toda a ABPF.

Hélio Gazetta Filho

Diretor Presidente

Destaques deste mês

- Noticiário da Nacional e das Regionais

Artigos

- A foto e a história IV
- A cabine elétrica de Cruz Alta-RS

A ABPF e a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

O vínculo histórico da ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária com a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi bem detalhado pelo escritor Manoel Rodrigues Ferreira, autor da primeira e principal obra sobre a E.F.M.M. que, no capítulo XXIV de seu livro “A Ferrovia do Diabo”, relata:

“Em setembro de 1977 foi fundada em São Paulo uma sociedade de caráter cultural e sem fins lucrativos denominada ‘Associação Brasileira de Preservação Ferroviária’ (ABPF), tendo por objetivo desenvolver em nosso país um trabalho no sentido de se preservar a memória histórica nacional no que respeita às locomotivas a vapor, ramais ferroviários, criação de museus ferroviários, etc.

Embora não me conhecessem pessoalmente, seus fundadores, num gesto de muita gentileza, tendo em vista ser eu o autor de ‘A Ferrovia do Diabo’, escreveram-me convidando-me para fazer parte do seu quadro social, o que aceitei e agradei.

No dia 26 de março de 1979, recebi em casa a visita dos senhores Juarez Spaletta, Diretor-Presidente da ABPF e Patrick H. F. Dollinger, seu Diretor-Administrativo, que me expuseram um fato da maior relevância e que eu desconhecia. O que restava da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) iria vender, tanto que os editais de concorrência pública já haviam sido publicados. Seria esse o fim do acervo da ferrovia, e seria necessário então preservar o que ainda existia.

Disseram-me que no dia seguinte a ABPF enviaria um ofício ao Eng. Elmo Serejo Farias, presidente da RFFSA, solicitando-lhe que fosse sustada a venda da histórica ferrovia. E perguntavam-me se as duas entidades culturais das quais eu e o meu irmão éramos presidentes não poderiam apoiar a ABPF. ‘É claro que sim’, respondi-lhes, e ‘vamos oficializar hoje mesmo ao presidente da RFFSA, apoiando a iniciativa de vocês.’ No dia seguinte, 27 de março, o presidente da Academia Paulistana da História, Prof. Dr. Tito Lívio Ferreira, assinava ofício ao presidente da RFFSA apoiando a atitude da ABPF. E eu, como presidente da Ordem Nacional dos Bandeirantes, assinava outro ofício ao Eng. Elmo Serejo Farias, nos seguintes termos.:

‘Fiel às suas finalidades e à sua base doutrinária, a Ordem Nacional dos Bandeirantes Mater – entidade da qual se acha em anexo ao presente estatuto – respeitosamente dirige-se à V.Sa. para dizer que está solidária com a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária em seu nobre objetivo em manter ainda o que resta da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a fim de que se constitua uma lembrança viva de um dos episódios épicos da gloriosa História do Brasil.

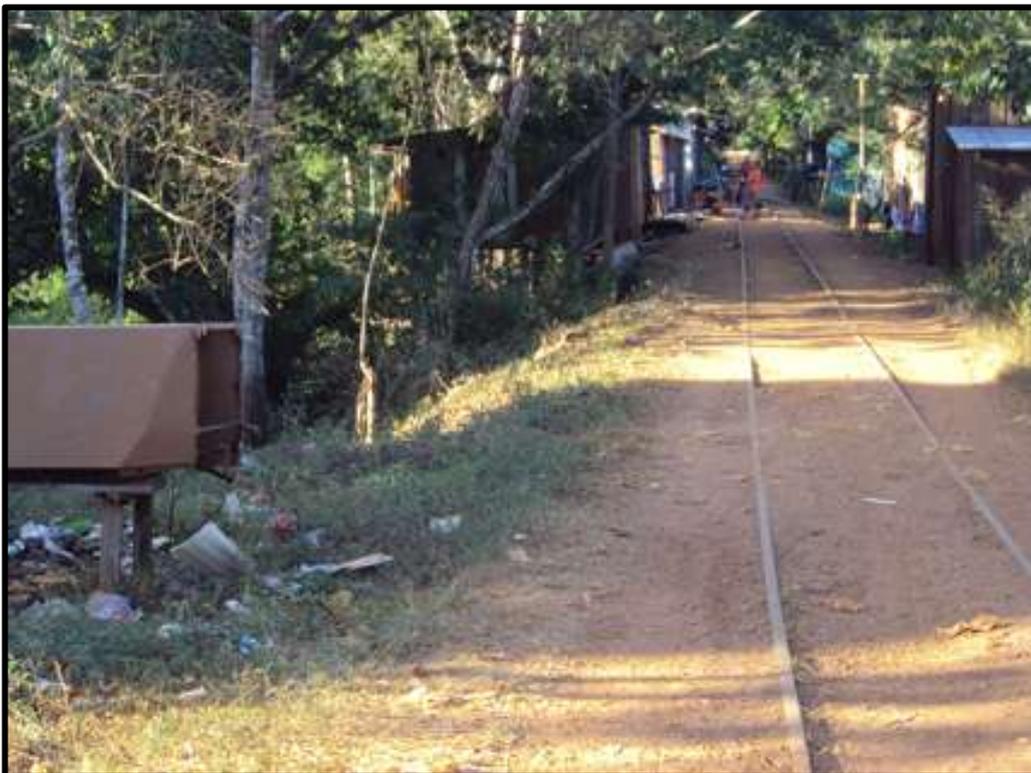
Particularmente eu, presidente da Ordem já escrevi uma história dessa ferrovia sob o título ‘A Ferrovia do Diabo’ (1960), e outro livro descrevendo uma viagem através da mesma, denominado ‘Nas Selvas Amazônicas’ (1962), faz também meu

o apelo que é dirigido à V. Sa. pela ABPF, no sentido de se preservar o máximo possível do que ainda existe da Estrada de Ferro Madeira–Mamoré, o que nos tornará merecedores da gratidão das gerações futuras.

Certos de que V.Sa. está plenamente identificado com os nossos mais altos sentimentos cívicos e culturais e tomará todas as providências cabíveis na presente conjuntura, aproveitamos a oportunidade para apresentar a V.Sa. os nossos protestos da mais alta estima e distinta consideração’...”

Com isso foi impedido o sucateamento da E.F.M.M. e, em 1980, teve início a reativação de 25 km da ferrovia, de Porto Velho a Teotônio, sendo reinaugurado o trecho entre Porto Velho e Santo Antônio com 7 km. Na mesma época foi também reativado o trecho de Guajará-Mirim a Colônia do Iata, na outra extremidade da ferrovia. Alguns anos depois foram paralisados os passeios turísticos no trechos reativados, com grande perda para o turismo e para a preservação da história da E.F.M.M. e de Rondônia.

Em dezembro de 2006, o Ministério dos Transportes firmou Convênio com a ABPF para que esta realizasse um “Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e de Gestão” visando a recuperação de um trecho de cerca de 7 km para fins turísticos entre Porto Velho e Santo Antônio. No mês de janeiro de 2007 a ABPF enviou para Porto Velho uma equipe coordenada pelo associado Geraldo Godoy, juntamente com João Bosco Setti (engenheiro civil); Raul Novais (engenheiro civil) e José Carlos Faria (mecânico ferroviário). O Relatório produzido passou a ser a referência para todos os estudos que a partir daí surgiram.



Linha da E.F.M.M. invadida e ocupada em grande extensão do trecho

Em 2009, com o início da construção da Usina Hidroelétrica de Santo Antônio, a ABPF foi novamente chamada a Porto Velho, desta vez pela Prefeitura Municipal e pelo Iphan, para apresentar uma estimativa para o restauro do material rodante necessário.

Novamente a presença da ABPF foi solicitada, desta vez pela Santo Antônio Energia, tendo sido designado o associado Geraldo Godoy para participar de uma rodada de reuniões nos dias 6, 7 e 8 de julho de 2011, a fim de tratar de assuntos de relevância para a E.F.M.M.

O que foi observado é que, de 2007 até hoje, aumentou bastante e de forma desordenada a ocupação ilegal do leito da ferrovia, comprometendo a infraestrutura em vários pontos. Como se não bastasse os problemas causados pela invasão da faixa de domínio, o entupimento de um bueiro do igarapé Santa Bárbara, bem próximo do pátio de Porto Velho, ocasionou, o desabamento do aterro da linha com as chuvas de janeiro, abrindo uma cratera de cerca de 40 metros, ficando os trilhos e dormentes pendurados, balançando perigosamente a uma altura de cerca de 12 metros em um local onde passam transeuntes.



Adolescentes se equilibram sobre os trilhos da E.F.M.M. a 12 metros de altura no local do desabamento do igarapé Santa Bárbara

Portanto, a situação da E.F.M.M. é grave e exige uma rápida ação das autoridades governamentais para conter o desabamento. Dentro de 6 meses reiniciará a estação das chuvas e poderá comprometer definitivamente a volta ao funcionamento da ferrovia.

A Santo Antônio Energia está estudando a possibilidade de contratar a ABPF para a realização de um estudo em profundidade dos problemas existentes na EFMM. *(por Geraldo Godoy – ABPF)*

Regional Campinas

Na oficina de locomotivas a prioridade é a recuperação da locomotiva de três cilindros RMV 338. Após a soldagem da caixa de fumaça e reparação da parte superior da caixa de fumaça, construímos uma nova base e chaminé para ela. A locomotiva Borsig n. 9 que está na reserva passou por revisão no compressor, troca de enchimentos e aguarda-se a confecção de dois novos feixes de mola para as rodas guias, pois ambos estão tomados por ferrugem adquirida nos anos em que ficou exposta a intempéries. Feita a troca, esta locomotiva se alternará no tráfego com a locomotiva 401. Também foi recolhida para manutenção a locomotiva 505 que receberá reparação nas grelhas e cinzeiro. Dos serviços de instalação de freio na locomotiva 215 restam somente a ligação e saída do vapor no compressor. Todo o restante da tubulação, manômetros e aparelho de freio encontram-se instalados.



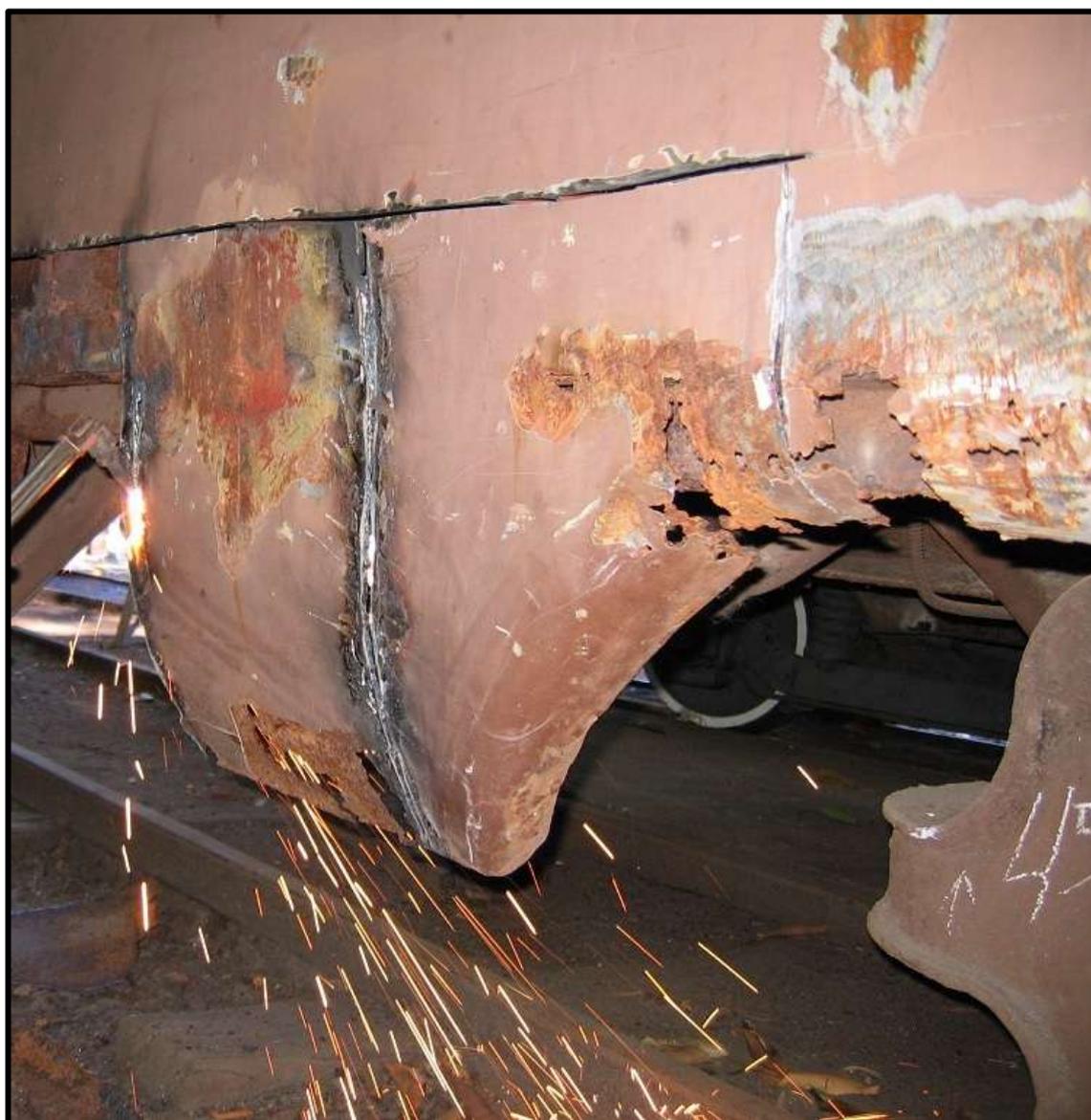
Nova base da chaminé da locomotiva 338.

Foto: Hélio Gazetta Filho

Já na oficina de carros prosseguimos com a restauração do carro restaurante da Mogiana R-1. As laterais do carro foram fechadas, tudo com madeira em peroba, sendo a maioria usada e comprada como sucata da empresa Amsted – Maxion em Hortolândia-SP. As janelas superiores e inferiores já estão todas prontas, os vidros já adesivados com o antigo

desenho da Mogiana. Enquanto isso nosso amigo e colaborador Mauricio (Bim Bim) trabalha na decapagem do verniz antigo. No momento estão sendo feito reparos na travessa de uma das cabeceiras para concluir o fechamento externo.

O carro NOB CA-29 está com a pintura externa concluída, caixilhos e venezianas já colocados e pequenos detalhes pintados. O novo piso já foi instalado, bem como os novos monogramas metálicos em alto relevo, como eram os antigos carros de administração da NOB. Iniciamos a reparação dos estofamentos e estruturas que passarão por nova pintura e depois serão novamente montados.



*Serviço de caldeiraria no carro doado pela VALE-EFVM.
Foto: Hélio Gazetta Filho.*



*Vista interna (antes da instalação do mobiliário) e externa do carro CA-29.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*





*Forja doada pela empresa Monbrás.
Fotos: Hélio Gazetta Filho.*





Carro Mogiana R-1 em restauração nas Oficinas de Carlos Gomes.

Foto: Hélio Gazetta Filho.

No carro de aço inox série 500 administração, CL-557, os associados Sr. João Sigrist e Cristiano Belarmino trabalham nos pequenos detalhes hidráulicos e elétricos para que fiquem perfeitos. Ambos já usufruem de poder pernoitar nos finais de semana no carro que está estacionado nas oficinas em Carlos Gomes. Esperamos que outros associados também colaborem e usufruam de mesma forma. Sempre é bom lembrar que os custos destes trabalhos foram rateados pelos associados: João Sigrist, Cristiano Belarmino e seu pai Sr. Isaldo, Rodrigo Cunha, Edson Laurindo e Hélio Gazetta. Reiteramos também que esperamos poder contar com a ajuda e colaboração de mais associados para fazermos o mesmo tipo de trabalho no belíssimo restaurante inox série 800, para que fique o mesmo acoplado no carro administração. O restaurante está mais difícil, pois toda a forração interna terá que ser reconstruída. Portanto fica aqui o convite a quem se interessar em colaborar.

As oficinas de Carlos Gomes receberam a doação de uma forja, que só falta o ventilador, realizada pela Monbrás, através de seu proprietário o Sr. Antônio Carlos Ribeiro.

A equipe de via permanente continua trabalhando na substituição dos dormentes de madeira por concreto e também na recuperação das fixações que compramos da FCA. Como é fixação usada, precisa ser escolhida e preparada para usar novamente. A obra da extensão da linha de Anhumas a Arautos da Paz continua, mas em ritmo bem lento. Segundo a empreiteira, aguardam-se definições e pagamentos atrasados por parte da Prefeitura Municipal de Campinas.

Finalizando agradecemos a dedicada participação dos associados: Antonio Edson Laurindo dos Santos, Jean Claude Ducombs, Cristiano Belarmino e seu pai Sr. Isaldo

Belarmino, que nos ajuda em usinagem de peças, Sr. João Sigrist e a empresa GEATEC – Locação de Geradores Ltda., que nos ajuda na manutenção das locomotivas diesel e na geração de luz dos carros de passageiros e a liderança nos serviços de recuperação do carro administração em inox, a empresa Monbrás de Piracicaba-SP, que sempre colaborou na doação de refratários e que agora fabricou por completo a Forja para uso nas oficinas, Mauricio Alves (Bim Bim), Norberto e Rodrigo Tomassoni, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos, Francisco Carlos Bianchi, na fundição de peças, a empresa Acrílicos Marcon, através de sua proprietária Sra. Sueli Marcon, e a empresa GT Locação de Munck Ltda., que colabora no carregamento e transporte de material, incluindo ida a Ituverava para ajudar no transporte de fixação, ao Marcelo Bianchini Orso, pela colaboração nas melhorias dos jardins da estação de Carlos Gomes, ao Sr. André Aranha, nosso elo de contato com a Prefeitura Municipal de Campinas, Mauricio Poly na assessoria dos serviços de informática, e outros que participam e ajudam na operação da ferrovia. Mais informações pelo e-mail abpfcps@terra.com.br (por *Hélio Gazetta Filho* – ABPF)

Núcleo Regional do Vale do Itajaí - NuRVI

O NuRVI informa que neste mês de junho as atividades dos associados do Núcleo concentraram-se novamente na manutenção da composição histórico cultural, concentradas prioritariamente na limpeza da locomotiva 232 que no dia 25 passou por inspeção de caldeira, exigindo que no sábado anterior, dia 18 e no feriado, dia 23, a equipe realizasse os preparativos para esta inspeção. Em virtude dessa atividade, inicialmente não prevista, pois dependia de tempo disponível do engenheiro que realizou este trabalho gratuitamente, os associados do projeto "Ferrovia das Bromélias" não puderam realizar a caminhada, prevista em maio, até a ponte do 16, já que boa parte do pessoal estava ocupado com as atividades de limpeza. No entanto, no dia 18, no período da tarde, os sócios, em número de oito, realizaram uma caminhada de verificação do leito, a partir do atual final de linha, até a saída do terreno da Usina Salto Pilão, cerca de 700 m e prosseguindo por mais 800 m, onde existe uma grande queda de barreira, que praticamente apagou todos os vestígios do leito. Esta caminhada de inspeção nestes 1,5 km, já estava programada a muito tempo, e teve como objetivo levantar a situação do mesmo, e propiciar a curto prazo o prolongamento da ferrovia em pequenos trechos, inseridos nestes 1,5 km, inclusive, tentando-se encontrar um possível local para a construção de um necessário desvio, já que atualmente a composição retorna de recuo até o ponto de embarque em Subida.

Durante a caminhada, dois locais propícios para desvio foram encontrados, um deles localizado na saída do terreno da usina e outro justamente no final do trecho pretendido, a 1,5 km do atual final da linha. A coordenação do NuRVI agradece ao engenheiro Evânio Prado Lopes que gentilmente nos autorizou a caminhada pelo trecho situado nos limites da usina. Na outra ponta, em Subida, início dos trilhos, também é preciso a construção de um desvio, porém, o atual pátio, alugado, é muito pequeno e sua compra muito onerosa. Por isso estuda-se a possibilidade de prolongar o trajeto, a partir do atual início, até a antiga estação de Subida, cerca de 800 m. No entanto, como já noticiamos anteriormente, o local está invadido, assim como algumas casas de pequeno porte também se encontram sobre o leito, exigindo mais uma vez empenho político por parte dos órgãos públicos. Continua também, na estação de Matador, a restauração do carro P02, que agora entra na fase de forração interna. Esta



Aspecto do carro P02, Metropolitan de 1928, em junho de 2011, com o novo assoalho e parte superior do teto já restaurados. Foto: Luiz Carlos Henkels.

restauração momentaneamente está sendo custeada com recursos provenientes dos passeios mensais, através da mantenedora do projeto "Ferrovia das Bromélias", a Associação Tremtur, porém, não é descartada a possibilidade de patrocínio para a obra.

Em Rio do Sul-SC, a estação de Matador situada no Beco Artur Hering - Nº 50, bairro Bela Aliança, possui museu ferroviário estático e fotográfico, além de abrigar o material rodante do NuRVI, em restauração e por restaurar. Na estação funciona também a secretaria do projeto "Ferrovia das Bromélias" da parceria ABPF/Tremtur. Informações detalhadas acerca do projeto, bem como reservas para o trem histórico cultural podem ser obtidas pelo telefone (47) 3521-9972, com a secretária Janaína Maísa Schultz, ou pelo e-mail ferrovia.efsc@gmail.com. Para o visitante recomendamos também uma visita à antiga estação

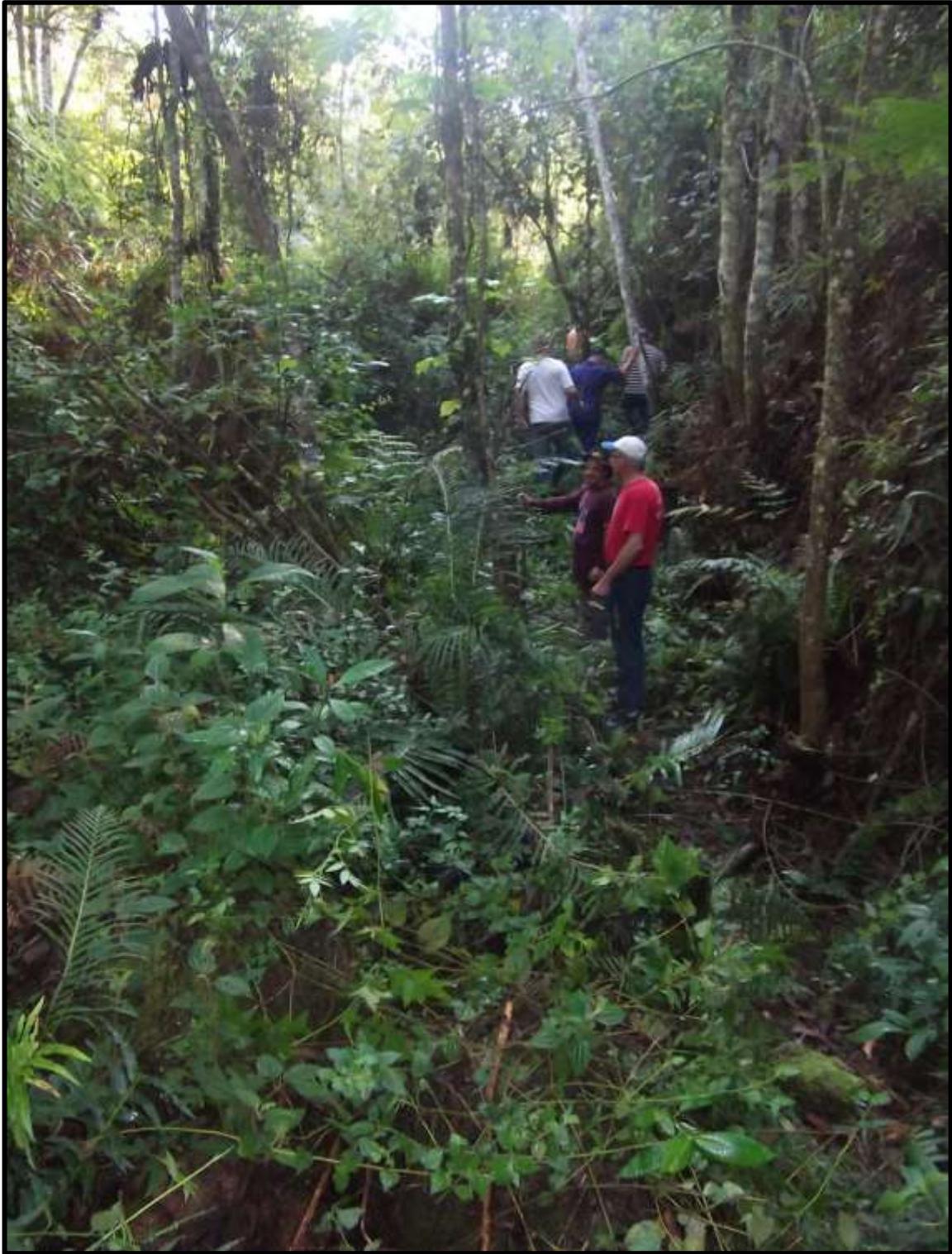
ferroviária de Rio do Sul, onde funciona o arquivo histórico do município. Informações pelo telefone (47) 3522-6746.



*Um dos truques do carro P02 em fase de restauração.
Foto: Luiz Carlos Henkels em junho de 2011.*

Em Apiúna, a localidade de Subida abriga o trecho revitalizado de 2,8 km da extinta EFSC. O trecho é de domínio público exceção feita aos 1,1 km situados dentro do pátio da Usina Salto Pilão, que só podem ser visitados mediante autorização da gerência da usina e com acompanhamento de pessoa autorizada do projeto ABPF/Tremtur. Dentro do pátio da usina, também está edificada a gare que abriga a composição histórico cultural. O acesso à localidade de Subida e, portanto, ao início dos trilhos do projeto, se dá pela BR-470, km 112+500 m para quem procede de Blumenau e km 113 - 500 m para quem procede de Rio do Sul.

Em Ibirama-SC, a Fundação Cultural, situada no antigo Hospital Hansahoehe, mantém aberta ao público a Sala Hermann Baumann, com mostra fotográfica relativa às atividades da EFSC em Apiúna e Ibirama. A exposição foi organizada pelo escritor Rubens Habitzreuter e patrocinada pelo CESAP (Consórcio Empresarial Salto Pilão) e apoio cultural do NuRVI. Mais detalhes com a coordenadora Wilde Bauner pelo telefone (47) 3357-4442. Lembramos que Ibirama dista apenas 10 km do trecho revitalizado da EFSC. Recomendamos também ao visitante uma visita a monumental ponte metálica sobre o Rio Itajaí, na localidade de Hansa, situada em frente ao trevo de acesso da BR-470 para Ibirama.



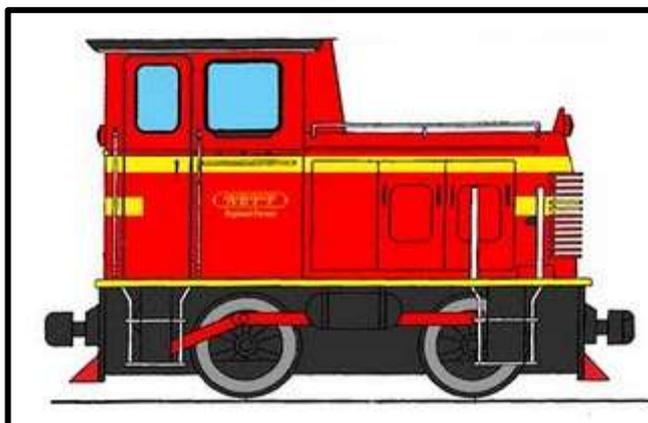
Na caminhada de 18 de junho, no trecho de 1,5 km situado após o atual final de linha do trecho revitalizado, a equipe pode constatar que em alguns locais, ocorreram pequenos desbarrancamentos sobre o leito, como este da foto, sobre o qual a vegetação já procura se recuperar. É um local cheio de ervas espinhentas e barços de difícil caminhada.

Foto: Luiz Carlos Henkels.

Em Indaial-SC, o Museu Ferroviário Municipal Silvestre Ernesto da Silva, situado na antiga estação ferroviária no centro da cidade, permanece aberto ao público em horário comercial de segunda a sábado, sendo que no segundo sábado do mês o expediente se prolonga até as 17h. O museu possui ampla exposição fotográfica, peças ferroviárias e possui apoio cultural do NuRVI. Mais detalhes com a coordenadora Rita Rosângela Pieritz pelo telefone (47) 3394-0708. Ao visitante que estiver em Indaial, recomendamos também uma visita a Blumenau, distante 25 km, onde se encontra em praça pública, no jardim da Prefeitura municipal, a atual locomotiva Nº 1 da EFSC. Mais informações sobre o NuRVI podem ser obtidas pelo telefone (47) 3333 - 1762, com Luiz Carlos Henkels. *(por Luiz Carlos Henkels – ABPF-NuRVI)*

Regional Paraná

A ABPF-PR informa que após muitas propostas de layout para a pintura da locomotiva francesa, foi escolhida pela maioria dos associados. Por remeter ao passado, usamos como base a pintura da RFFSA fase um, adequando ao seu tamanho e aos rodeiros. Já encomendamos a tinta à WEG.



Layout de pintura escolhido para a locomotiva francesa.



Raul verificando o óleo e lubrificação da locomotiva francesa.

No sábado dia nove de julho efetuamos reparos na locomotiva francesa, sendo que sanamos o problema de embreagem e lubrificação das braçagens. Após testes e verificações gerais, iniciamos a manobra do material, com o intuito de colocar dentro do Depósito a locomotiva elétrica e o carro Bagageiro.



Embreagem da Locomotiva Francesa, regulada e pronta para operar



Lubrificação das braçagens



Teste de tração da locomotiva francesa.



Movimentação da locomotiva elétrica.



Locomotiva elétrica Metropolitan-Vickers dentro do Depósito.



Vista por baixo da locomotiva elétrica.

Com a manobra dos vagões realizada e as tintas doadas pela WEG em mãos, nossa equipe se prepara para iniciar o lixamento e tratamento da superfície do Vagão Bagageiro, o qual será totalmente restaurado em condições operacionais e ficará abrigada a primeira maquete em escala HO da ABPF-PR.

A idéia de pintá-lo em azul com faixa branca remete ao layout da RFFSA que marcou época em torno dos anos 50.



Antiga composição RFFSA.



Carro bagageiro aguardando restauração.



Tintas doadas pela WEG.

Na maquete que será rica em detalhes, os visitantes conhecerão a operação simulada de trechos ferroviários do PR, como a Estrada de Ferro Paranaguá – Curitiba, a mais importante ferrovia do estado. Além de possibilitar a operação de diversas composições tracionadas por múltiplas locomotivas e aproximadamente 80 vagões. Para conhecer mais sobre as atividades da Regional entre em contato conosco ou faça-nos uma visita em nossa sede, aos sábados das 9h às 17h. (extraído de <http://abpf-pr.blogspot.com/>).

Regional São Paulo

A Regional informa que a ABPF-SP e o Museu dos Transportes Públicos (também conhecido como Museu da CMTc) estreitam relações no intuito de divulgar a memória dos transportes. O Museu dos Transportes Públicos foi fundado por iniciativa do ex-funcionário da Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTc, Gaetano Ferolla. O mesmo tem um expressivo acervo, que foi enriquecido por doações de colecionadores e outras

instituições. Este museu foi inaugurado em 1985 e atualmente é mantido e administrado pela São Paulo Transportes – SPTrans. Neste estão preservados exemplares de Antigos Bondes e Ônibus, que no passado eram parte do sistema de transporte coletivo urbano da Cidade de São Paulo.

Através do Sr. Henrique Di Santoro Júnior que gerencia este museu, surgiu uma parceria amigável de apoio na divulgação. De modo que as pessoas que visitam o Museu dos Transportes Públicos, possam tomar conhecimento do Trem Cultural dos Imigrantes – Maria Fumaça do bairro paulistano da Mooca. Ao passo que as pessoas que visitam o Trem Maria Fumaça, são informadas da existência do Museu dos Transportes Públicos.

Agradecemos ao Museu dos Transportes Públicos, na pessoa do Sr. Henrique, que nos propiciou esta amigável parceria. Cooperação esta, que resultará em benefícios para ambas as instituições. (*extraído de www.abpfsp.com.br*).

Núcleo de Rio Claro-SP

Durante o mês de junho, o Núcleo de Rio Claro participou ativamente como expositora da III Exposição Ferroviária, Mostra Fotográfica e Ferreomodelismo de Rio Claro. Nessa exposição houve uma grande parceria entre a ABPF e a ALL colocando a disposição uma composição no evento na qual constava uma locomotiva GE U20C, o famoso carro bar do antigo expresso azul PI -3102, que estava guardado na oficina de Rio Claro e dois carros educacionais do projeto da ALL, o carro ambiental e o carro do conhecimento. A empresa ALL foi muito atenciosa, e nos deu todo o apoio nessa empreitada, nos cedendo, além da composição, uma linha de frente a estação.



Manobras com o carro bar nas Oficinas de Rio Claro-SP.



Manobras com o carro bar nas Oficinas de Rio Claro-SP.

No dia 17 de junho, o diretor administrativo Eder C. Schnetzler, o secretário de ferreomodelismo Jônatas de Camargo, os associados José Carlos de Camargo e José Cecanho Junior e o colaborador Leocádio Marçal, realizaram toda a limpeza do carro bar. Não foi possível limpar os banheiros do carro, que ficaram fechados ao público. Para a limpeza ser realizada plenamente, foi necessário movimentar o carro de sua posição original, dentro de um galpão, e contamos mais uma vez com a ajuda da ALL que rebocou o carro. Pela falta de tempo não pudemos recuperar a parte elétrica para o encontro, mas já estamos trabalhando nessa área para um futuro próximo. Com a chegada do trem na estação foi notável ver as pessoas que transitavam nas ruas próximas surpresas ao ver um trem de passageiros passando pelo velho pátio de Rio Claro, após 13 anos sem cena igual. Alguns até mesmo choraram ao ver, e outros pensaram que o trem de passageiro teria voltado.

O posicionamento da composição no evento ficou por conta dos maquinistas Eder C. Schnetzler e Antônio Cecanho Júnior e toda equipe da ALL, Rogério Zimmermann Guerra (maquinista), Rogério Admilson Baptista (chefe de pátio), Felipe Pizzonia (supervisor da oficina), José Augusto Custódio Pereira (manobrador), Jonatas Wesley Ferrari (manobrador) e o coordenador da Oficina de Rio Claro Hugo Augusto Guimarães. O diretor da ABPF-RC Eder C. Schnetzler, o secretário Jônatas de Camargo, os associados José Carlos de Camargo, Arnaldo Stocco, Antônio Cecanho Junior, os colaboradores Natália Milan Schnetzler, Ezilda Ap. Vellis de Camargo e Maria Florença Velis, Roberto dos Reis e Leocádio Marçal foram os responsáveis pelo funcionamento e o grande sucesso do carro bar.



*Acima: lavagem do carro bar.
Abaixo: interior do carro bar.*





Vista interna do carro bar durante o evento em Rio Claro-SP.

Abaixo vemos o pessoal da ABPF-RC durante o evento.





Visitantes conhecendo o carro bar durante o evento em Rio Claro-SP.





Vista da plataforma da estação de Rio Claro onde ocorreu o evento.

Ao todo, cerca de 20 maquetes estavam expostas, quatro lojas, e havia ainda uma exposição de peças antigas da CPEF na plataforma da estação, que comemora esse ano seu centenário de construção. Durante o evento cerca de três mil pessoas estiveram no local, um aumento de 50% em relação ao evento anterior. Cerca de 1.100 pessoas visitaram o carro bar. Também prestigiaram o evento os associados da ABPF de São Paulo, Adriano Jordão e Artur F. Silva. Muitas crianças ficaram surpresas, pois não conheciam um carro de passageiro. Outro destaque também foi o sorteio de caixas básicas de ferreomodelismo, feito pelas lojas presentes e pela ABPF, sem contar a reativação do relógio da estação, que estava sem funcionar a dez anos.

Entre os visitantes, estiveram o prefeito, a vice-prefeita, alguns secretários municipais e dois vereadores, em destaque a Vereadora Mario do Carmo que como ex-ferroviária ficou muito satisfeita com o trabalho exercido pela ABPF em Rio Claro-SP. Foi instalada uma campainha elétrica que tocava nos horários dos trens de passageiros, o que fez muitos presentes se lembrarem com saudades de uma época não tão distante assim, e que foi possível reviver nesses dois dias.

O evento teve uma grande repercussão para o Núcleo, que pôde divulgar um pouco do seu trabalho. Um dos pontos positivos foi o interesse de alguns visitantes em associar-se. O único ponto negativo que por falta de pessoal e de tempo, foi impossível abrir a sede do núcleo para visita, falha que será sanada no próximo evento.

O Núcleo de Rio Claro agradece a todos os visitantes, organizadores e expositores presentes:

- Aos ferreomodelistas de Rio Claro e Santa Gertrudes;

- Loja Shop Férreo de Araraquara por doar uma caixa básica para sorteio;
- ALL, pelo apoio e logística;
- A todos os patrocinadores pela ajuda;
- A Secretaria de Turismo, pelo interesse e organização do evento;
- E a todos que por aqui passaram nos dois dias, se emocionando, conhecendo e participando do III Exposição Ferroviária, Mostra Fotográfica e Ferreomodelismo de Rio Claro.

Em nome do Eder C. Schnetzler (diretor administrativo do Núcleo Rio Claro), agradeço em especial todos os associados e colaboradores que se dedicaram no funcionamento do carro bar durante o evento, pois sem essas pessoas não teríamos alcançado esse grande sucesso. Também um agradecimento com ênfase a todos da família ALL em Rio Claro (Oficina), pela dedicação e pelo esforço, pois sem vocês não teríamos alcançado nosso objetivo.

Gostaríamos de lembrar a todos que o Núcleo agora possui um Blog no seguinte endereço: <http://abpfrc.blogspot.com> e convidamos a todos para visitarem o mesmo. Outras novidades também estão por vir, e serão transmitidas no momento oportuno a todos os leitores. *(por Jônatas de Camargo – ABPF – Rio Claro com fotos de Jônatas de Camargo, Eder C. Schnetzler, Artur F. Silva).*



A foto e a história IV

A Cooperativa Macuco foi implantada bem depois da inauguração da linha férrea (a antiga Estrada de Ferro de Maruí a Cantagalo), que, na realidade quando chegava a Cordeiro, seguiu de fato para Macuco, já que o projeto aprovado para a concessão rezava que deveria ir até Santa Maria Madalena, passando pelo Município de Cantagalo. Nessa época a lavoura de café predominava na região, o que trazia muitos fretes para a ferrovia. Em 1890 a estrada já pertencia a Leopoldina, porém como a monocultura do café exauria o solo deixando-o fraco para outras culturas e não existia tecnologia de recuperação, a lavoura ia procurando terras aptas para novas lavouras. Em virtude deste fato os fretes que advinham do café deixaram de existir. Dessa forma o prolongamento da linha até Santa Maria Madalena estava fadado ao fracasso. Este foi o motivo que levou a companhia a adquirir uma grande área próxima a Macuco, onde implantou uma grande fazenda produtora de leite e carne bovina. A estrada fez este investimento para negociar com o governo a não construção da continuação da linha de acordo com o projeto. A Leopoldina, tentando recuperar a rentabilidade da ferrovia, decidiu implantar na região a agropecuária. A fazenda (modelo) está até hoje lá, pois foi passada a fazendeiros locais. Chama-se Fazenda Benfica. Está muito mal trabalhada e em péssimas condições.



A Cooperativa de Macuco tendo à frente o girador de locomotivas da E.F. Leopoldina.

Esse embrião lançado pela ferrovia criou raízes e Macuco passou a liderar a produção de leite e derivados na região. Os queijos e manteiga com a marca Macuco têm grande aceitação na região e mesmo em Friburgo e Niterói. Pela quantidade de latões de 50 litros que se vê na foto, empilhados ao lado da plataforma, pode-se ter noção da quantidade de leite recebida. Da mesma forma hoje em Cordeiro ainda há criação de gado Guzerá de grande fama. Dessa forma, o transporte de leite junto com de passageiros tornou a ferrovia menos deficitária.

Essa mesma estratégia foi usada pela companhia quando construiu o ramal de Ponte Nova, montando em Visconde do Rio Branco - antes Arraial do Presídio - uma usina de açúcar, que também foi repassada a iniciativa privada. Esta usina e os diversos laticínios as margens da ferrovia ainda hoje funcionam, formando no Rio de Janeiro a CCPL (Comissão Central dos Produtores de Leite) para receber e distribuir o produto na capital. Com a evolução dos laticínios transformando-se em cooperativas, a CCPL mudou a razão social para Cooperativa Central dos Produtores de Leite. O laticínio, depois de receber o leite dos cooperados, analisava o produto, pasteurizava e resfriava, colocando os latões dentro de um tanque com água e amônia gelada. Desse tanque os latões só eram retirados momentos antes da passagem do trem que os transportaria dentro de vagões especialmente construídos para este fim. Houve até cooperativas (como a Cooperativa dos Produtores de Leite de Rio Preto) que possuíam vagões tanque próprios para o transporte. Porém, como tudo evolui, o tratamento do leite também evoluiu, passando a ser embalado em caixas “tetra pak”, de longa vida, operação exercida e distribuída pela própria Cooperativa recebedora, não havendo

necessidade da Cooperativa Central. A Cooperativa de Macuco, que ficava ao lado da estação, possuía um desvio até em frente sua plataforma, onde era embarcado o leite. Esse desvio também dava acesso ao girador que se vê na foto. A estação foi demolida logo após a desativação do ramal, sendo ali construída uma praça. A Cooperativa continua lá, porém transportando o produto por via rodoviária.

Hoje em dia a economia da região esta alicerçada pelas fábricas de cimento, que tem sua produção reprimida pela falta da ferrovia. O transporte feito por rodovia atravessa cidades, como Nova Friburgo, causando transtorno ao trânsito urbano e encarecendo o frete, deixando o produto mais caro, não podendo concorrer com outros produtores.

por José Luiz Valle Fróes

A cabine elétrica de Cruz Alta-RS

Pra quem não sabe, o pátio ferroviário de Cruz Alta foi o único a ter AMVs (chaves) elétricos no estado do Rio Grande do Sul. Apesar deste sistema ter sido desativado há muito tempo, sua cabine ainda permanece no pátio. Mesmo depois de ter sido incendiada, vandalizada e saqueada, a cabine mantém sua estrutura e nos dá uma idéia de como era no passado.

Pesquisando sobre ela juntamente com amigos do Arquivo Histórico Municipal de Cruz Alta, da ABPF e da ALL, descobrimos características singulares, e um sistema de operação único, chamado bloqueio Bertacin.



Cabine elétrica de Cruz Alta-RS.

Esse sistema foi inaugurado pela E. F. Sorocabana em 1931 dez cabines no trecho São Paulo-Domingos de Morais, e foi invenção do Eng. Heitor Bertacin; o invento já havia sido submetido a demorados estudos e experiências, que haviam comprovado sua eficiência e segurança. Consistia em um sistema eletromecânico com interligação e intertravamento

recíproco de chaves, sinais, cancelas e aparelhos de manobra nas cabines, impedindo o acionamento indevido de qualquer elemento. Todo o conjunto era de projeto e construção inteiramente nacionais. Em janeiro de 1936 o Ministro da Viação recomendou a várias estradas de ferro que adotassem de preferência o bloqueio Bertacin, entre as quais a E.F. Central do Brasil, a E.F. Noroeste do Brasil e a Rede de Viação Cearense.



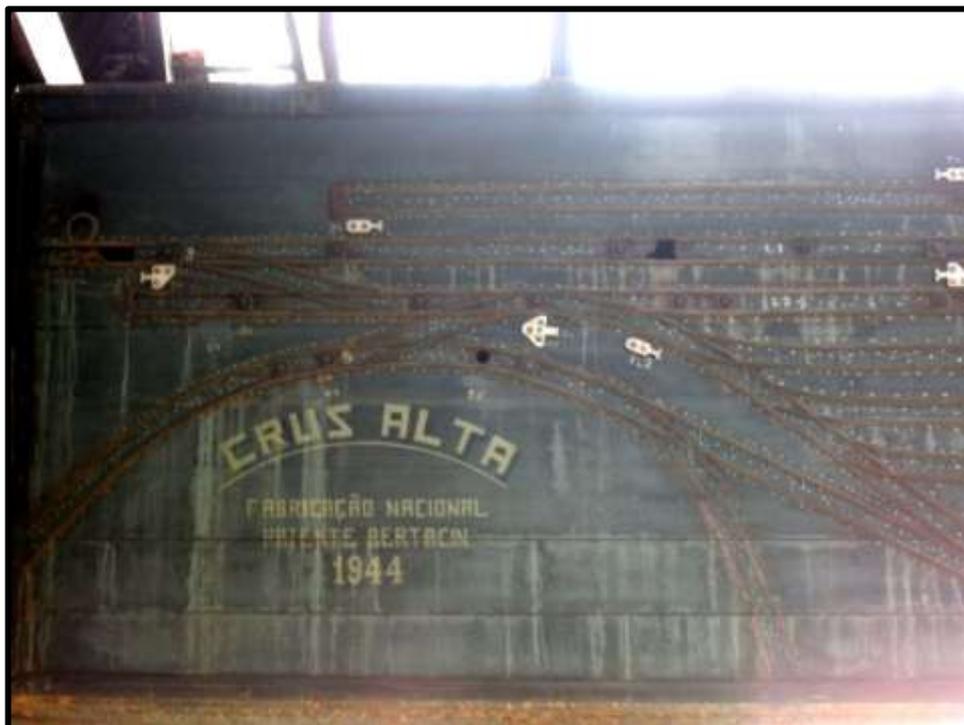
Vistas do painel da cabine de Cruz Alta-RS.

O bloqueio Bertacin é um conjunto de mecanismo elétrico que bloqueia o trem em determinado percurso, dirigido em harmônica relação, pela cabine do trecho em que ele está. As cabines entram em relação entre si para a passagem de um trecho a outro e este serviço com o de pátios é feito com máxima segurança. O manejo das alavancas para acionar as agulhas, discos, ferrolhos, fechaduras e semáforos é mais ou menos o adotado na Europa e América, ou seja, uma agulha aberta para certo desvio impede, por meio de quadro de travamento, chamado interlocking que venha a franco um sinal ou disco contrário e bem assim, tendo linha livre para um trem, impede que o cabineiro abra um travessão ou desvio correspondente aquela via. As chaves de ponta são munidas de ferrolho e contratrava impedindo que o cabineiro possa mover a alavanca. Por outro lado os próprios frisos das rodas da locomotiva impedem e travam as alavancas de per si e automaticamente os mesmos aferrolham as agulhas.

A contratrava por sua vez limita-se a aferrolhoar a chave na posição certa, correspondente a cada sinal de estrada, sendo que cada agulha é protegida por um ou mais discos conforme a manobra a se fazer. As cancelas também são aferrolhadas automaticamente com campainha para avisar o público sendo que este sistema trabalha automaticamente bem como os faróis. Este conjunto só ficará livre depois da passagem do trem. Afinal é o próprio comboio que por si dá licença ou impede o manejo das chaves conforme o caso. As cabinas conjugadas desse modo com o bloco mantém o serviço absolutamente seguro no pátio de manobras garantindo uma perfeita entrada ou saída de qualquer trem das estações.

Heitor Bertacin foi casado com Maria Isaura Ribeiro filha do coronel Diogo Martins Ribeiro (1848-1932). Pelo Decreto 13.128/1943 de 05/08/1943 o presidente Getúlio Vargas autorizou Heitor Bertacin a pesquisar dolomita no município de Prainha, São Paulo.

Depois de analisarmos a cabine, apesar do pouco que restou, chegamos à conclusão



Vista do diagrama do pátio de Cruz Alta-RS.

de que ela fugia ao padrão das outras cabines elétricas do país. Não utilizava contrapesos e contatos eletromecânicos, e sim cabos acionados eletricamente. Suas alavancas se localizavam em uma “mesa”, diferente das alavancas convencionais, no chão. O painel, um dos poucos itens que resistiu ao incêndio e ao vandalismo, nos dá uma idéia do “layout” do pátio no passado. Essa cabine, pelo que consta, data de 1944. No momento, estamos pesquisando e tentando encontrar referências e fotos desta cabine para que possamos fazer uma reconstrução da sua aparência original e sistema de operação.



A historiadora Juliana Abreu em uma das janelas do terceiro andar da cabine.



A maquinista Daiane Kowaleski Miranda junto á mesa de comandos da cabine.

Por Daiane Kowaleski Miranda

O ABPF Boletim é uma publicação em meio eletrônico destinada somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contatar a redação: paz.lourenco@gmail.com. Diagramação: Lourenço S. Paz. Conselho Editorial: Hélio Gazetta Filho, Geraldo Godoy e Lourenço S. Paz. Para contatar a Diretoria Nacional da ABPF e o Conselho Permanente: Av. Dr. Antônio Duarte da Conceição nº. 1501 – Parque Anhumas – Campinas – SP Cep: 13091-606. Telefone (19) 3207-3637, Fax (19) 3207-4290, e-mail: abpfcps@terra.com.br.
